



Observatoire Régional  
des Transports

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



# Le Journal des Transports

Septembre 2017

N°98

## // ÉDITO

Bonjour à toutes et à tous,  
L'ORT est en pleine mutation !

Après l'élection d'un nouveau Président, le renouvellement du bureau, la mise en place d'un comité scientifique dont les axes de travail seront détaillés dans le prochain JT, la DREAL a recruté une nouvelle responsable de l'ORT : Emilie AUBERT.

Auparavant responsable de l'unité statistiques de la DEAL Martinique, Emilie AUBERT est aguerrie au pilotage d'observatoires. Son parcours professionnel l'ayant conduite à occuper différents postes en PACA, aussi bien au sein des services de l'Etat que des collectivités territoriales, elle dispose d'une très bonne connaissance de notre territoire. C'est avec entrain qu'elle a rejoint l'ORT au 1<sup>er</sup> septembre dernier.

Ce recrutement décisif pour traduire dans les faits la nouvelle ambition de l'ORT souligne l'importance que la DREAL accorde à l'observatoire, lieu d'échange et de discussions plus que jamais utile, à l'heure où les mobilités sont en pleine mutation comme ne manqueront pas de le souligner les assises nationales de la mobilité que la ministre des transports a lancé le 19 septembre 2017.

Ces Assises s'inscrivent dans une démarche ouverte et contributive. Elles sont construites pour associer largement les citoyens et les acteurs des territoires. Elles doivent permettre de construire les nouvelles politiques publiques qui dessineront les mobilités en France en 2030, avec pour objectif prioritaire d'améliorer les transports du quotidien.

L'objectif des Assises est de préciser ces besoins et d'identifier les leviers, afin que les mobilités du futur soient :

- plus solidaires : réduire les fractures territoriales et l'assignation à résidence, pour faire de la mobilité physique un moteur de la mobilité sociale ;
- plus connectées : accélérer la révolution numérique dans les transports pour anticiper les mutations de la mobilité.
- plus intermodales : mieux articuler toutes les offres pour les rendre plus attractives et offrir une vraie alternative à la possession d'un véhicule individuel ;
- plus soutenables : équilibrer les modèles économiques, dégager des ressources financières à la hauteur des besoins et rendre la gouvernance plus efficace ;
- plus propres : réduire l'empreinte environnementale de nos déplacements ;
- plus sûres : réduire les accidents et risques liés aux mobilités.

Mais l'observatoire s'attachera bien sûr à maintenir un équilibre entre les sujets relatifs au transport de voyageurs et de marchandises. A cet égard, le prochain numéro du journal de l'ORT ne manquera pas de rendre compte du lancement et des premiers travaux des ateliers régionaux de la logistique, démarche associant acteurs publics et privés pour renforcer la compétitivité des entreprises et des territoires.

Dans le même esprit d'équilibre qui est celui qui anime l'ORT depuis son origine, le prochain colloque de l'ORT, « Smart mobilité pour un territoire smart », qui se tiendra le 16 novembre, traitera du développement de transports intelligents, aussi bien pour renforcer la compétitivité des chaînes de transport de marchandises que pour contribuer à une mobilité plus efficiente d'un point de vue socio-économique et environnemental.

Je vous donne donc rendez-vous à l'occasion de ce colloque, qui vous permettra également de rencontrer la nouvelle équipe de l'ORT.

Eric LEGRIGEIS, Directeur Régional Adjoint - DREAL PACA

Sommaire

## RÈGLEMENTATIONS

- 02— Bilan provisoire de la sécurité routière en PACA à Août 2017

## ACTUALITÉS

- 03— Revue d'actualités
- 05— SNCF Provence-Alpes-Côte d'azur, acteur écoresponsable

## ANALYSES ET PERSPECTIVES

- 07— Contribution GRTgaz aux Assises des transports PACA  
Faire de la mobilité GNV un domaine d'excellence économique et territorial
- 10— Transport Routier et Logistique : réduire les accidents de travail des salariés intérimaires en renforçant le partenariat entre les agences d'emploi et les entreprises utilisatrices





## Bilan provisoire de la sécurité routière en PACA à Août 2017

par **Olivier GRAND**, Responsable de l'Observatoire Régional de la Sécurité Routière PACA, DREAL PACA - STIM - UAPTD

Sur le début de l'année 2017 en PACA (de janvier à août), comparé à la même période de l'année 2016, on constate les hausses du nombre de personnes tuées (+ 4,6 %) et du nombre des accidents corporels (+ 1,8 %), et la baisse du nombre des blessés (- 0,1 %), dont le nombre des blessés hospitalisés (- 10,5 %).

Les hausses régionales les plus marquées pour les personnes tuées en PACA concernent les motocyclistes, les piétons et les jeunes de 18 à 24 ans. Par contre, le nombre de morts sur les routes diminue chez les automobilistes et les personnes de 25-65 ans.



Bilan depuis le début de l'année	Accidents Corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont Blessés Hospitalisés
Janv. à Août 2017 (provisoires)	4 588	228	5 800	2 358
Janv. à Août 2016 (provisoires)	4 507	218	5 805	2 635
<b>Différence 2017 / 2016</b>	81	10	- 5	- 277
<b>Evolution 2017 / 2016</b>	1,8 %	4,6 %	- 0,1 %	- 10,5 %



**+ 4,6 %**  
de personnes tuées

**+ 1,8 %**  
d'accidents corporels

**- 0,1 %**  
de personnes blessées •

## Revue d'actualités

par **Christiane DUGAT-BONY**, Chargée d'études et de projets logistiques, marchandises, projets fret tous modes, DREAL PACA

### TRANSPORTS DE VOYAGEURS

- Organisation d'Assises de la mobilité en septembre 2017 ; une loi d'orientation des mobilités devrait être élaborée au premier semestre 2018 :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/nouveau-tgv-atlantique-vers-mobilite-tous-et-tous-territoires>

- Dans la région PACA, l'enveloppe de 870 millions d'euros du volet Transports prévue dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) est maintenue.

<http://www.paca.cci.fr/info-veille-economique-la-region-paca-obtient-le-maintien-de-l-enveloppe-dediee-aux-transport-6362.php>

<http://www.go-met.com/news/visite-ministre-en-cacher-autre-elizabeth-borne-sera-ce-vendredi-marseille>

- Consultation du rapport financier semestriel de la SNCF de 2017 :

[http://www.sncf.com/ressources/reports/sncf\\_mobilites\\_-\\_rapport\\_financier\\_semestriel\\_2017.pdf](http://www.sncf.com/ressources/reports/sncf_mobilites_-_rapport_financier_semestriel_2017.pdf)



© EQRoy - Shutterstock.com

### FRET ET LOGISTIQUE

- La Stratégie nationale France Logistique 2025 comprend notamment l'élaboration d'un Référentiel RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises), commun et partagé par l'ensemble des acteurs de la logistique en France. La Section thématique Logistique et Supply Chain de la Commission Nationale des Services (CNS) a fortement contribué aux travaux conduits depuis plus d'un an, en collaboration avec le Ministère de la Transition écologique et solidaire et le Ministère de l'Économie et des finances. Ces travaux ont débouché sur une enquête en ligne auprès des professionnels.

<http://supplychainmagazine.fr/NL/2017/2534>

<https://goodwill4.typeform.com/to/SqHclW>

- Le Grand Port Maritime de Marseille a lancé un appel à candidature pour la mise à disposition d'infrastructures et d'équipements associés en vue de l'exploitation d'un terminal affecté à une

activité de stockage et de manutention de marchandises dans la partie sud du terminal de Pinède, à Marseille. Les opérateurs ont jusqu'au 15 octobre 2017 pour présenter leurs dossiers.

<http://www.tpbm-presse.com/le-gpmm-lance-un-appel-a-candidature-pour-exploiter-un-nouveau-terminal-marchandises-sur-pinede-sud-1905.html>

- Résultats financiers de Voies Navigables de France (VNF) :

[http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport\\_fluvialhidden/VNF-RA2017-BD\\_20170830170106.pdf](http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/VNF-RA2017-BD_20170830170106.pdf)

- Le salon transport infrastructures et logistique STIL 2018 se tiendra du 20 au 23 mars 2018 à Paris.

<http://www.sitl.eu>

- Les derniers chiffres concernant la messagerie et les indices des prix sont parus :

<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publicationweb/24>



© collection Port de Marseille Fos



© Shutterstock.com

## INNOVATIONS

- Un événement en terme de nouveaux usages de la route se tiendra du 16 au 17 novembre 2017 à Paris. Il est co-organisé par le CEREMA, le CNFPT, l'ADEME et soutenu par la Caisse des Dépôts :

<http://www.territoires-ville.cerema.fr/nouveaux-usages-de-la-voiture-nouveaux-visages-des-a2487.html>

[http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/programme\\_2017-vf\\_cle275431.pdf](http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/programme_2017-vf_cle275431.pdf)

- Publication de juillet 2017 relative à l'analyse des coûts bénéfiques des voitures électriques :

[http://intra.cgdd.i2/IMG/pdf/thema\\_analyse\\_couts\\_benefices\\_des\\_vehicules\\_electriques\\_cle288d2f.pdf](http://intra.cgdd.i2/IMG/pdf/thema_analyse_couts_benefices_des_vehicules_electriques_cle288d2f.pdf)

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE MOBILITÉS ACTIVES

- Les dernières statistiques sur la sécurité routière précisent que : « en juillet 2017, le nombre d'accidents corporels est en légère augmentation de 0,8 %, soit 41 accidents de plus qu'en juillet 2016 mais les personnes blessées hospitalisées diminuent de 6,1 %, ce qui correspond à 167 personnes en moins admises dans un hôpital après un accident routier » :

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/actualites/mortalite-routiere-en-baisse-pour-le-mois-de-juillet-2017>

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/espace-presse/publications-presse/mortalite-routiere-en-baisse-pour-le-mois-de-juillet-2017>

## QUALITÉ DE L'AIR - CLIMAT

- Monsieur le Ministre de la Transition écologique et solidaire a lancé le 6 juillet 2017 le Plan climat visant à accélérer la mise en œuvre de l'Accord de Paris :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/plan-climat>

Dossier sur ce thème :

[https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2017.07.06\\_Plan\\_Climat\\_CP.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2017.07.06_Plan_Climat_CP.pdf)

Communiqué de presse :

[https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2017.07.06\\_Plan\\_Climat\\_CP.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2017.07.06_Plan_Climat_CP.pdf)

Une prime devrait être accordée aux ménages modestes pour acheter un véhicule plus propre et volonté d'encourager l'autoconsommation d'énergie. Le gouvernement souhaite faire converger la fiscalité entre le diesel et l'essence avant 2022.

<http://www.mobilicites.com/O11-6351-Nicolas-Hulot-programme-la-fin-des-vehicules-a-essence-et-au-diesel.html>

et conduire la France vers la fin de la vente de voiture à essence ou au diesel en 2040

<http://www.mobilicites.com/O11-6351-Nicolas-Hulot-programme-la-fin-des-vehicules-a-essence-et-au-diesel.html>



© Shutterstock.com

## INFORMATIONS DIVERSES

- Une proposition de loi a été déposée concernant la délégation de la compétence de proximité aux départements en terme de transports scolaires. Actuellement, les départements peuvent librement déléguer cette compétence à des communes, des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ou encore à des associations de parents d'élèves :

<http://www.senat.fr/dossier-legislatif/ppl15-587.html>

- La semaine européenne de la mobilité aura lieu du 18 au 22 septembre 2017. ●



© Shutterstock.com

# SNCF Provence-Alpes-Côte D'azur, acteur écoresponsable

par **Catherine MACARY**, Direction Régionale SNCF Provence-Alpes-Côte d'Azur, Relations Institutionnelles

*Soucieuse de respecter le Grenelle de l'environnement et les engagements de la COP21 de Paris, la politique environnementale de la SNCF poursuit un double objectif de minimiser l'empreinte environnementale des activités du Groupe et de s'inscrire dans un transport écoresponsable.*

## Des initiatives régionales en faveur de l'environnement et de l'économie circulaire

Sur le territoire régional, SNCF s'engage à réduire les impacts environnementaux en développant autour du train des solutions «bas carbone» pour les voyageurs et les marchandises. Mais le Groupe, en partenariat avec les collectivités territoriales, s'inscrit aussi dans une démarche plus globale de respect de l'environnement en déployant des actions bien concrètes visant à développer l'économie circulaire :

- Des **panneaux photovoltaïques** sur les auvents des gares de Biot, Villeneuve-Loubet et Carpentras produisent l'équivalent de la consommation électrique nécessaire aux bâtiments.
- Une **toiture végétalisée** en gare de Carpentras permet d'isoler le bâtiment et de réduire ses besoins en climatisation.
- 50 % des déchets des ateliers de maintenance du matériel ferroviaire sont **valorisés énergétiquement** et 100 % des huiles usagées **recyclées**.
- 6,5 tonnes d'anciennes tenues d'agents ont été **recyclées** pour fabriquer de nouveaux textiles ou ont été données à des associations caritatives.
- L'application Opti-conduite utilisée par les conducteurs de TGV leur donne des informations pour réguler la vitesse



du train en fonction de sa position géographique et **économiser jusqu'à 10 % d'énergie.**

- Toutes les gares sont progressivement équipées d'ampoules **basse consommation**.

---

*Les nouveaux matériels TER, Regiolis et Regio2N financés par la Région et utilisés par SNCF sont conçus par les constructeurs dans **des matériaux recyclables à plus de 90 %***

---





© Shutterstock.com

## Permettre à tous l'accès à une mobilité « bas carbone »

SNCF contribue, à travers ses actions responsables, à diminuer l'usage de la voiture et ainsi augmenter les modes de transport collectif et respectueux de l'environnement. Plusieurs initiatives s'inscrivent dans cet effort collectif, comme l'installation d'**abris vélos gratuits**, sécurisés, équipés de bornes de gonflage, de recharges électriques et de casiers pour casques dans des gares de la région (9\* aujourd'hui), mais il convient de citer aussi :

- Le **forfait étudiant Provence-Alpes-Côte d'Azur** co-construit avec les autorités organisatrices de transports qui a pour objectif d'inciter les jeunes à se tourner vers des solutions de transport bas carbone et inscrites dans une logique de multimodalité. Disponible à Nice, Marseille et Aix-en-Provence, le forfait étudiant permet d'économiser jusqu'à 180 €, tout en s'engageant dans une **réduction effective des émissions de CO<sub>2</sub>** en touchant les étudiants résidant dans les grandes villes universitaires.

- L'**application ID Pass** regroupe des solutions de mobilité porte-à-porte en privilégiant les modes doux, le covoiturage et les véhicules électriques.



## Contribuer au développement du territoire en réduisant nos impacts environnementaux

Avec une consommation de plus de 8 TWh d'électricité et de plus de 400 000 m<sup>3</sup> de gasoil, SNCF est l'un des premiers consommateurs d'énergie en France. Toutefois, pour un trajet Paris-Lyon, le train se révèle avoir le meilleur ratio temps/impact écologique, face à l'avion ou encore la voiture. Il émettra ainsi 1,49 kg de CO<sub>2</sub> par trajet, contre 96 kg par voie aérienne.



### Plusieurs objectifs :

- Augmenter l'usage des modes de transport collectif.
- Permettre une mobilité de tous dans le respect de l'environnement.
- Privilégier l'auto-partage à l'utilisation individuelle de la voiture. ●

\* Briançon, La Garde, La Pauline, Arles, Saint-Chamas, Villeneuve-Loubet, Montfavet, Mories-les-Avignon et Cannes.



© collection Port de Marseille Fos

## Contribution GRTgaz aux Assises des transports PACA Faire de la mobilité GNV un domaine d'excellence économique et territorial

par **Franck VINCENDON**, Chargé de Développement, GRTgaz



*Le principal secteur consommateur d'énergie en Provence-Alpes-Côte d'Azur est le secteur des transports<sup>1</sup> : sa proportion dans le bilan énergétique régional est supérieure à la moyenne nationale (32 %). Il a été constaté qu'en termes d'émission de polluants, les transports représentent une part importante des émissions de GES : en tant que 2<sup>ème</sup> émetteur de CO<sub>2</sub><sup>2</sup> après l'industrie, le transport routier représente également plus de la moitié des émissions de NO<sub>x</sub>, et plus d'un tiers d'émissions de particules fines<sup>3</sup>.*

### La mobilité propre dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur : une marge de progression importante et des atouts indéniables pour des résultats significatifs

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur se caractérise par une géographie entre montagne et mer, concentrée en villes et métropoles sur son littoral et sur l'axe Rhône. Ces spécificités territoriales amènent des enjeux environnementaux forts : la qualité de l'air et la pollution des hypercentres et des périphéries urbaines sont des sujets majeurs pour la santé et la qualité de vie des habitants.



Territoire maritime par excellence, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ne peut se permettre d'envisager uniquement la mobilité sous son aspect terrestre, mais également sous l'aspect maritime. Un bateau représente en moyenne 9 000 camions en termes de consommations et d'émissions. La possibilité pour les bateaux de se ravitailler en GNL est également un avantage comparatif majeur par rapport à d'autres ports européens.

Par ailleurs, plusieurs navires sont déjà équipés de motorisation gaz et il est tout à fait possible de développer l'accès à des stations d'avitaillement, comme par exemple sur le port de Fos-sur-Mer qui bénéficie de la proximité d'un terminal méthanier, présentant tous les avantages pour développer de telles infrastructures.

Au-delà des aspects positifs d'une mobilité propre, il faut souligner les importantes

possibilités territoriales et les spécificités qui induisent des mobilités complémentaires :



La puissance des infrastructures de transports d'énergie (électricité et gaz) sur le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur permet d'envisager un réseau de stations d'avitaillement important, intelligent et efficace dans son ingénierie de transports. Le réseau de transport de gaz permettrait de soutenir la desserte électrique dans la région et par ailleurs, il ne faut pas oublier qu'une partie du gaz contribue également à fournir de l'électricité par l'intermédiaire des CCCG<sup>4</sup>.



Ensuite, la présence sur le territoire d'acteurs engagés et innovants pour développer la filière permet d'envisager une réponse économique favorable : des start-up innovantes pour le développement des stations multi-énergies, un monde industriel et un monde des transports prêts, des transporteurs et distributeurs d'électricité et de gaz engagés, l'ADEME, les collectivités, etc. tous sont mobilisés pour engager une telle transition et l'envisagent même sous un axe de développement économique du territoire.



Enfin, la mobilité propre doit s'envisager avec une approche duale électricité / gaz : la mobilité gaz se conçoit comme la complémentarité idéale à la mobilité électrique. La desserte en hyper centre - transports en commun tels que métro, tramway et une partie des bus - se conçoit prioritairement avec une approche électrique. Parallèlement, la mobilité dite de rabattement - lignes radiales de bus - et inter cités, s'envisage plutôt en gaz / biogaz : par sa disponibilité grâce aux réseaux de distribution et de transports, sa compétitivité et

sa performance, la solution gaz est ici idéale pour répondre aux besoins de dépollution des périphéries urbaines.

### Quels intérêts de développer une filière GNV en Provence-Alpes-Côte d'Azur ?

- 

Favoriser les transports propres et innovants en misant sur la complémentarité des mobilités et en faire un domaine d'excellence territoriale ;
- 

Contribuer à la compétitivité des transporteurs régionaux en offrant aux transporteurs les moyens de réussir leur transition énergétique tout en conservant leur équilibre économique ;
- 

Soutien d'un marché innovant porteur de développement économique en chaîne en termes d'emploi, d'expertise, de formation (stations d'avitaillement, véhicules...) et de retombées indirectes : sur la base d'une trentaine de stations d'avitaillement et d'une vingtaine de véhicules de type car, bus ou PL par station : 30 M€ d'investissements essentiellement privés avec leurs traductions en emplois, pour la plupart régionaux, pour concevoir puis mettre en place le réseau de stations, et aussi une certaine d'emplois directs pour la maintenance des véhicules et des stations.



## Dans ce contexte, quel rôle pour la mobilité gaz ?

### Une mobilité qui répond aux enjeux énergétiques et environnementaux de la région

Près de 20 millions de véhicules dans le monde roulent au gaz naturel (GNV) ou au biométhane (BioGNV) sous forme comprimé (GNC) ou liquéfié (GNL) et présentent d'importants bénéfices pour l'environnement, la santé et la qualité de vie, notamment en milieu urbain et sur les bords de mer :

-  Le gaz carburant émet 20 à 25 % de CO<sub>2</sub> de moins que l'essence, et son bilan carbone est encore meilleur avec le bioGNV.
-  La combustion GNV produit peu d'oxyde d'azote, quasiment pas de particules fines responsables de la pollution de l'air,
-  Les véhicules n'émettent ni odeur, ni fumée et les moteurs sont deux fois moins bruyants que les diesels.

Cette mobilité alternative est déjà impulsée au niveau national avec l'Association Française du Gaz Naturel Véhicule - AFGNV - afin de construire une réelle vision du développement GNV et des infrastructures d'avitaillement nécessaires.

**Aujourd'hui, deux tiers des villes de plus de 200 000 habitants possèdent des bus fonctionnant au GNV.** C'est le cas aussi pour les bennes à ordures ménagères (BOM) : à titre d'exemple, à Paris, 80 % des BOM en circulation fonctionnent au GNV. Son utilisation dans le transport de marchandises et par les flottes d'entreprises privées ou publiques est croissante.

 10 % des véhicules lourds pourraient rouler au gaz carburant en France en 2030 : en effet, la trajectoire véhicules inscrite dans la PPE5 anticipe un passage de 1 000 poids lourds GNV aujourd'hui à environ 25 000 en 2023 (3 % du parc), ce qui nécessite une croissance annuelle du nombre d'immatriculations de 60 % en moyenne sur la période. Toujours selon la PPE, le parc des utilitaires GNV passerait de 10 000 véhicules aujourd'hui à un peu plus de 40 000 en 2023.

 Pour 2020, l'Association française du gaz naturel pour véhicules vise 250 stations publiques et 30 000 véhicules dont 11 000 poids lourds.

Ainsi, le potentiel pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est important : pour le transport routier, fixer un objectif de 45 000 camions, cars et bus au GNV en 2025, c'est 150 000 tonnes de CO<sub>2</sub> évitées par an. Avec du bioGNV, c'est une réduction de 150 tonnes par an de NOx. Une stratégie d'accompagnement du secteur des transports dans sa transition énergétique est primordiale, permettant ainsi de passer progressivement du tout pétrole à la mobilité gaz notamment pour les véhicules lourds (TRM et TRV6) et aussi pour les navires.

### Une mobilité qui s'appuie sur le développement d'une nouvelle filière économique dynamique

L'offre de véhicules en matière de GNV est complète et opérationnelle et la filière est bien organisée partout en Europe où 1,3 millions roulent au gaz ; en France, 15 000 véhicules dont 2 800 bus fonctionnent au GNV.

GNV et hydrogène) dans l'ensemble de l'Union européenne.

Provence-Alpes-Côte d'Azur a le potentiel pour prendre le leadership sur une filière, qui pourrait créer emplois, investissements locaux et dynamisme économique.

### Une étude menée par GRTgaz et l'ADEME sur le déploiement de stations GNV en Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le maillage du territoire par les infrastructures de transports et de distribution de gaz offre de multiples possibilités d'emplacement de stations.

GRTgaz a mené avec l'ADEME en 2016 une étude sur un maillage d'emplacement de stations GNV sur le territoire Provence-Alpes-Côte d'Azur, en déclinaison de celle faite au niveau national pour répondre à la directive européenne AF17 sur le développement des stations d'avitaillement pour les transports propres.



La carte ci-dessus montre cependant une Europe à deux vitesses en matière de présence sur le territoire de stations GNV, laissant imaginer que la filière économique de la mobilité GNV n'attend qu'à prendre sa place sur notre propre territoire.

 En terme de législation, en octobre 2014, l'Union Européenne adopte une nouvelle réglementation visant à assurer la mise en place de points d'avitaillement en énergies alternatives (électricité,

L'enjeu de cette étude est la définition d'un schéma « idéal » de localisation des stations. Elle permet également une vision prospective du potentiel de déploiement des stations d'avitaillement GNV à l'horizon 2020 et 2025.

Grâce à une enquête réalisée auprès des entreprises régionales du Transport Routier de Marchandises, il a été possible d'effectuer une analyse territoriale précise et documentée sous l'angle du transport et des pratiques d'avitaillement des acteurs économiques.

Fort de ces connaissances territoriales, l'étude permet de comprendre précisément le contexte du marché des stations GNV en Provence-Alpes-Côte d'Azur, les acteurs en présence, les freins, les opportunités mais également les retombées environnementales et économiques de l'implantation d'un tel maillage.



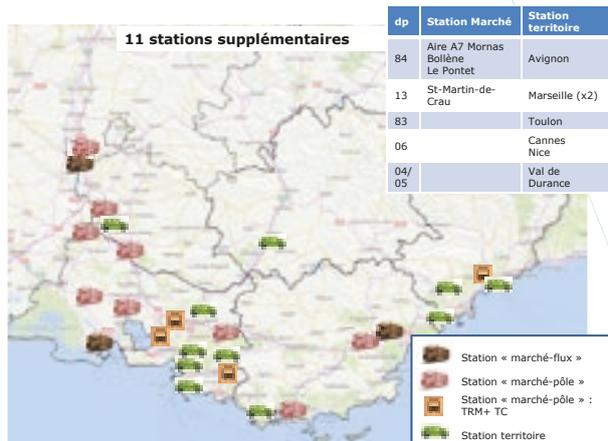
© Shutterstock.com

Cette étude a finalement débouché sur des cartographies de stations par grands bassins économiques, à moyen et long terme :

### Proposition d'un schéma à moyen terme



### Proposition d'un schéma à long terme



### Une innovation aboutie, il ne reste plus qu'à dire go ?

- **Le GNC repose sur une technologie maîtrisée** : les motorisations utilisant le GNC sont basées sur la même technologie que les motorisations à essence : elles représentent donc une solution parfaitement maîtrisée. Le GNC est stocké sous forme gazeuse : il se dissipe donc dans l'air en cas de fuite.
- **Le GNC s'adapte à tous les types de véhicules routiers** : les motorisations GNC sont dérivées des motorisations thermiques essence et répondent donc aux besoins d'un très grand nombre de véhicules : véhicules légers (citadines, berlines), véhicules utilitaires, poids lourds, véhicules urbains (bus, collecteurs de déchets).

Ainsi, aujourd'hui, la mobilité gaz se trouve à un virage déterminant : l'offre véhicule est prête, l'infrastructure gazière est correctement dimensionnée pour le sujet, les acteurs de la filière sont mobilisés. Le développement de la filière n'attend qu'une impulsion pour l'implantation du réseau de stations d'avitaillement pour prendre son essor et devenir une opportunité environnementale et économique pour le territoire.

### Alors quel plan d'action pour demain ?

- Partager avec les acteurs de la filière le schéma directeur des stations d'avitaillement en gaz en cours d'élaboration (ADEME/GRTgaz) en déclinaison de la Directive européenne AFI et alimenter les connaissances régionales sur les carburants alternatifs et l'ingénierie sur les réseaux de stations d'avitaillement de gaz comprimé.
- En déduire avec ces mêmes acteurs les conditions pour faciliter la mise en œuvre de ces stations :
  - créer un collectif régional pour répondre à l'AAP « Solutions intégrées de mobilité GNV » de l'ADEME ouvert le 19 juillet 2016 ;
  - réfléchir comment abonder les dispositions prévues dans cet AAP « Solutions intégrées de mobilité GNV » de l'ADEME ouvert le 19 juillet 2016 ;
  - et / ou créer un dispositif de soutien régional spécifique.
- Créer une démarche GNVair pour labelliser les engagements des acteurs dans la démarche.
- En parallèle rassembler les conditions pour créer une véritable filière régionale sur la mobilité gaz (construction, exploitation, maintenance... des véhicules et des stations), en intégrant tous les acteurs du secteur des transports.
- Définir et mettre en lumière les gains obtenus, en termes d'émissions de GES, CO<sub>2</sub> économisé, de particules fines, etc. mais également sur les gains économiques pour un territoire.
- Promouvoir les productions d'énergies renouvelables régionales (biométhane, Power-to-Gas, gazéification de la biomasse...) afin d'alimenter ces flottes.
- Élargir, à terme, le nombre et le type d'acteurs opérationnels pour développer cette filière.

1 34 % de la consommation d'énergie dans la région.  
 2,3 Source ORECA, chiffres 2015  
 4 Centrale à Cycle Combiné Gaz

5 Programmation pluriannuelle de l'énergie  
 6 Transport Routier de Marchandises - Transport Routier de voyageurs  
 7 Alternative Fuel Infrastructures ●



## Transport Routier et Logistique : réduire les accidents de travail des salariés intérimaires en renforçant le partenariat entre les agences d'emploi et les entreprises utilisatrices

par **Didier DOZAS**, Ingénieur Conseil de la Caisse d'Assurance Retraite Santé Au Travail Sud-Est

*22 enseignes d'agences d'emploi de la région PACA Corse ont participé aux ateliers organisés par la CARSAT Sud-Est le 22 juin 2017.*

**Objectifs** : renforcer les actions prévention des agences d'emploi à destination des salariés intérimaires et promouvoir de nouvelles relations prévention avec leurs clients du Transport Routier et de la Logistique.

*Cette réunion s'inscrivait dans le Plan d'Action Transport Routier de Marchandises 2014-2017 déployé par la CARSAT Sud-Est en PACA Corse.*

*Depuis 2014, la CARSAT Sud-Est déploie un plan d'action à destination des entreprises du Transport Routier de Marchandises en mobilisant de nombreux acteurs de la profession et en proposant une palette d'offres de services pour permettre aux entreprises de construire ou renforcer leurs démarches prévention.*

*Le Journal des Transports a relaté dans ses publications N° 82, 87, 89 et 95, les principales actions déployées par la CARSAT Sud-Est dans le cadre de cette démarche. Une nouvelle étape vient d'être franchie en réunissant un nouvel acteur important du secteur d'activité : les agences intérimaires travaillant avec les entreprises du TRM et de la logistique.*

*Le journaliste Nicolas BRIZÉ, qui a couvert cet évènement, nous en livre les points forts.*

### Des outils prévention immédiatement opérationnels

Recruteurs, responsables d'agence ou de secteur, animateurs sécurité...

Une quarantaine de participants ont pu découvrir pour la première fois l'ensemble des outils destinés à recruter et sensibiliser les salariés intérimaires avant leur mission. Très attendu, ce « kit prévention » a plusieurs atouts : faire repérer les risques au nouvel arrivant, vérifier et améliorer ses connaissances, susciter l'échange autour des risques professionnels, faire monter en compétence prévention les permanents des agences d'emploi.

Les agences intérimaires sont aussi reparties avec des outils pour :

- animer des causeries sécurité sur sites clients ou en agence,
- effectuer des campagnes de communication prévention ciblées à destination des salariés intégrant des entreprises du transport routier de marchandises.

### Prism'emploi, l'organisation patronale de la branche, s'est associée à l'évènement

Fabrice GREFFET, président régional de Prism'emploi PACA Corse : « Ces ateliers s'inscrivent dans la continuité des actions que nous développons depuis 8 ans avec la CARSAT Sud-Est. Un accord sur la santé et la sécurité au travail a été signé le 3 mars 2017 avec les organisations syndicales de salariés de la branche, et des conventions ont été signées avec les branches BTP et Le Transport logistique de France.

Notre objectif est de continuer à former les permanents et de nous rapprocher des entreprises utilisatrices (EU). C'est vraiment le dialogue de l'agence d'emploi (AE) avec son client qui permettra de mieux caractériser l'emploi, et donc de déléguer le salarié intérimaire dans les meilleures conditions de sécurité. »

### Un évènement sous le signe d'ateliers prévention interactifs



© Nicolas BRIZÉ

Face à une planche INRS, les participants devaient repérer les situations à risque, en prévoir les conséquences et proposer des mesures de prévention adaptées. Un exercice qu'eux-mêmes (ou les permanents) seront appelés à animer lors de l'accueil d'un nouvel arrivant en agence.

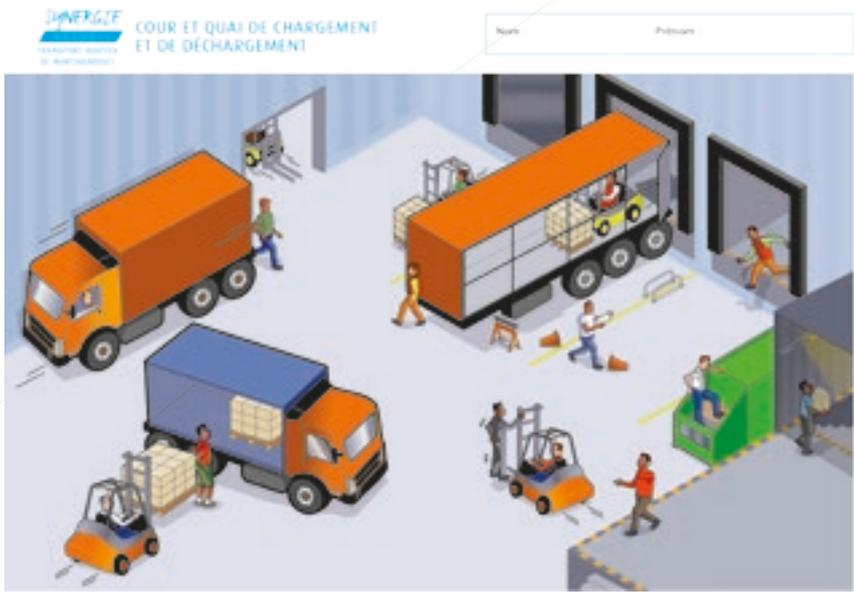


© Nicolas BRIZÉ

Planches de mise en situation :

1. Préparation de commandes et conduite d'engins (Logistique)
2. Picking et maintenance d'engins (Logistique)
3. Cour d'une entreprise de transport (TRM)
4. Sur la route (TRM)
5. Milieu urbain (TRM)
6. Cour et quai de chargement et de déchargement (Transport & Logistique)

Ces planches (avec les parties correction) sont extraites de 2 livrets pédagogiques INRS : « Synergie Accueil Logistique » (ED 4439), « Synergie Accueil TRM » (ED 4461).



### Rebondir sur les réussites pour continuer à aller de l'avant pour les entreprises du TRM et de la Logistique

Jean-François ADAM, Ingénieur Conseil Régional Adjoint souligne : « La sinistralité des intérimaires a davantage reculé que celle des autres salariés. En PACA Corse, l'indice de fréquence <sup>(1)</sup> a baissé de 59 à 44 AT pour 1 000 salariés intérimaires entre 2009 et 2015. Cette tendance favorable, on la doit à la collaboration avec Prism'emploi et toutes les enseignes des agences d'emploi (AE), mais aussi aux actions régionales vers les entreprises utilisatrices (EU) ».

Cette dynamique doit se poursuivre.

Beaucoup de progrès restent à faire sur :

- l'accueil et la formation du travailleur temporaire (côté EU),
- la formalisation concrète des caractéristiques du poste de travail avant de passer commande à l'agence en renseignant une fiche de liaison entre les EU et les AE,
- la réalisation conjointe EU-AE des enquêtes suite à accident de travail.

Didier DOZAS, Ingénieur Conseil, met en perspective les quatre prochaines années : « Dans la continuité du Plan d'Action Régional TRM 2014-2017, la réflexion est bien engagée avec les partenaires sociaux de la CARSAT Sud-Est pour imaginer un futur Plan d'Action Transport Routier & Logistique 2018-2021. Cela sera une réelle opportunité pour les entreprises de ces deux secteurs d'activité et pour les agences d'emploi de déployer de nouvelles relations prévention dans le cadre d'une démarche gagnant-gagnant ».

(1) Indice de fréquence = nombre d'accidents de travail avec arrêt pour 1 000 salariés.

À partir du récit d'un accident de travail, les participants devaient décrire la situation à risque (identification du danger/risque), rechercher l'élément déclenchant et proposer des leviers d'action, des bonnes pratiques pour améliorer la situation.

Pour les aider, les préventeurs de la CARSAT Sud-Est mettaient à leur disposition un « puzzle » constitué des 9 fiches pratiques issues du Memento de la prévention du conducteur routier élaboré par la CARCEPT Prev, l'AFT et l'ASSURANCE MALADIE Risques Professionnels.

**Fiches prévention :** Montée/descente du véhicule, Attelage/dételage, Bâchage/débâchage, Chargement/déchargement, Utilisation du hayon, Arrimage, Conduite en circulation, Manœuvres, Interventions sur le véhicule.

**FICHE 2 ATTELAGÉ / DÉTELAGÉ**

**EXTRAIT D'UN COMPTE-RENDU D'ACCIDENT**

« ... La victime, un conducteur de plus de 25 ans, manœuvre son tracteur pour reculer jusqu'à son attelage. Elle monte et connecte les flexibles. L'air passe et libère les mâchoires de frein de la remorque. La victime s'aperçoit que l'ensemble se met en mouvement. Elle descend précipitamment pour aller actionner le frein de parking du tracteur non enclenché. Pendant ce temps l'ensemble continue d'avancer et la cabine oblique vers la gauche, du fait des roues bloquées. La victime s'engage entre sa cabine et la remorque. Elle se retrouve prise en étau entre le tracteur et la remorque en stationnement alors qu'elle essayait de remonter à bord pour serré le frein de parking... »

Base de données Epicad, INRS

Je connais...	
<b>Les principaux dangers/risques</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>⚠ Déplacements sous la remorque ou semi-remorque.</li> <li>⚠ Répétition d'effort pour l'ouverture de la sellerie, du verrou coupleur et du béquillage.</li> <li>⚠ Méconnaissance des procédures provoquant un mouvement de la remorque ou du tracteur.</li> </ul>	<b>Les principaux dommages</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>⚠ Chocs à la tête.</li> <li>⚠ Écrasement grave.</li> <li>⚠ Fracture.</li> <li>⚠ Douleurs au dos, lombalgie, lumbago et autres Troubles Musculo Squelettiques (TMS).</li> </ul>

Je suis acteur en prévention	
<b>J'en parle dans l'entreprise</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>🗣 Je propose l'installation d'une échelle d'accès prolongée d'une petite plateforme pour accéder en sécurité à l'arrière de la cabine du tracteur.</li> <li>🗣 En l'absence de sellerie de sécurité avec ouverture à distance, je suggère de faire allonger la poignée d'ouverture de la sellerie pour limiter les efforts.</li> <li>🗣 Je suggère de privilégier les béquilles motorisées pour supprimer les efforts (35 tours à chaque montée/descente).</li> <li>🗣 Je demande à être formé/informé sur l'utilisation des nouveaux matériels.</li> </ul>	<b>Je mets en œuvre les bonnes pratiques</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>🛠 Je vérifie que l'environnement est propice à la manœuvre.</li> <li>➡ Pour atteler :           <ul style="list-style-type: none"> <li>★ j'accroche le tracteur en vérifiant que la cheville ouverte est bien enclenchée dans la sellerie et je réalise un essai de traction.</li> <li>★ j'immobilise le tracteur et je verrouille le système d'attelage (si le système n'est pas automatisé).</li> <li>★ je réalise les branchements puis je supprime les dispositifs d'immobilisation.</li> </ul> </li> <li>➡ Pour dételer :           <ul style="list-style-type: none"> <li>★ j'immobilise le tracteur routier : moteur arrêté et frein de parc serré (tracteur en position route).</li> <li>★ je m'assure que le sol est bien stable et j'immobilise la semi-remorque.</li> <li>★ je descends les béquilles.</li> <li>★ je réalise les débranchements puis je déverrouille le système d'attelage avant de déloger le tracteur.</li> </ul> </li> </ul>

**Le saviez-vous ?**

- 🔦 Le crochet d'attelage de sécurité à commande déportée situé à l'arrière du porteur permet de vérifier que le crochet est correctement verrouillé. La commande mécanique d'ouverture du crochet est déportée sur le côté du châssis du porteur.
- 🔦 Le bras sauteur est un dispositif coulissant monté sur la remorque qui permet de raccorder les flexibles depuis le sol.

Télécharger gratuitement l'ensemble des documents mentionnés dans cet article en consultant le site internet :

<https://solutionspreventionlemag.carsat-sudest.fr>

article « Intérim Transport & Logistique : des ateliers prévention interactifs »

**Solutions prévention** LE M&C

Inscrivez-vous à la newsletter et contactez nous à toute actualité des risques professionnels.

[solutionspreventionlemag.carsat-sudest.fr](https://solutionspreventionlemag.carsat-sudest.fr)

# AGENDA



**Lundi 9 octobre 2017, à 14 heures :**  
Clôture des Assises régionales des transports, à l'hôtel de Région  
27, place Jules-Guesde, Marseille.

**du 10 au 12 octobre :** rencontres nationales du transport public à Marseille, au Parc Chanot.

**Jeudi 16 novembre :**  
Colloque de l'ORT PACA, New Hotel of Marseille, "Smart mobilité pour un territoire smart".



## Élections

Lors de l'Assemblée Générale de l'ORT du 9 juin 2017, M. Antoine SÉGURET, Président de la FNTV des Bouches-du-Rhône a été élu Président de l'ORT PACA.

Le nouveau bureau de l'ORT est composé du :

- 1<sup>er</sup> Vice-président :** Pascal NICOLETTI, vice-président de la CCI des Alpes-Maritimes et membre de la CCIR de PACA ;
- 2<sup>e</sup> vice-président :** Patrick MORTIGLIENGO, président de la FNTR des Alpes-maritimes.
- Trésorier :** Philippe FOURNIER, UNOSTRA PACA
- Secrétaire :** Catherine MACARY, responsable institutionnelle de la SNCF PACA
- Administrateur :** Louis COSTEPLANE.



### Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur

16 rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille Cedex 03  
Tél. 04 86 94 68 46 / 04 86 94 68 47 - Site : [www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)

Directeur de la publication : **Antoine SÉGURET**, Président de l'ORT  
Conception et réalisation : **agci.fr**



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

